



Skrzydłata
POLSKA

NR 41 (431) • 7.X.1959 • CENA 2zł

**WROCŁAWSKI
SALON
LOTNICZY
oglądamy
na str. 8-9**

Foto: S. Kozłowski

12.X.1943

12.X.1959

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

Przed szesnastu laty 1 Dywizja Im. Tadeusza Kościuszki walcząc u boku Armii Radzieckiej przeszła pod Leningrad swój chrzest bojowy. Rocznica bitwy obchodzona jest corocznie jako Dzień Wojska Polskiego.



Polski bombowiec odrzutowy przed startem.

Foto: J. Piatek

ZBIGNIEW NOWOTYŃSKI

z Nowej Huty
wylosował przelot na
odrzutowcu

OLA FEDOROWICZ

z Żar

JAN LEBKUCHEN

z Gdyni

i MAREK WIECZOREK

z Wsoli

wylosowali przeloty
na samolotach pasażerskich

□

ANIELA DZIABAS

z Bydgoszczy
przeleci się na śmigłowcu

Oto zdobywcy głównych nagród w naszym wielkim konkursie pt. „Podniebnym szlakiem”, ogłoszonym we wspólnym 35 numerze tygodników „Skrzydła Polska” i „Wiraże”, wydanym z okazji Dni Lotnictwa w sierpniu br.

Na konkurs nadesłano ogółem 2566 odpowiedzi, w tym 486 było błędnych.

Prawidłowe — rozwiązanie winno brzmieć: — wyrazy pomocnicze: 1. delta, 2. Nagórski, 3. II-2 (uwzględniono też odpowiedź II-10 lub tylko II), 4. Lotka, 5. Orliński, 6. tafia, 7. Norwegia, 8. Ikar, 9. Czajka, 10. Tadeusz (Sołtyk), 11. „Warszawa” i 12. Aeroftot.

hasło: — Dni Lotnictwa.

Szczegółowy wykaz nagrodzonych i krótkie omówienie konkursu podamy w następnym numerze.

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

FAI zatwierdziła rekordy świata ustanowione przez radzieckich lotników: wysokość 20 456 m osiągnięta z obciążeniem 1 tony na dwusilnikowym samolocie odrzutowym „RW” przez pil. Smirnowa w dniu 13 lipca br., wysokość 5584 m osiągnięta na śmigłowcu Mi-6 z obciążeniem 5 ton przez pil. S. Browcewa w dniu 16 kwietnia br., wysokość 4885 m osiągnięta na Mi-6 z obciążeniem 10 ton przez pil. R. Kaprellana w tym samym dniu oraz prędkość 170,445 km/h osiągnięta na śmigłowcu Ka-15 (druga kategoria ciężarowa) na trasie zamkniętej 500 km przez pil. W. Winnickiego w dniu 6 maja br.

Znany lotnik radziecki W. Kokkinaki ustanowił w dniu 19 sierpnia br. światowy rekord prędkości lotu na samolocie pasażerskim Il-18 z obciążeniem 15 ton po trasie zamkniętej Moskwa — Melitopol — Moskwa długości 2002,6 km, osiągając średnią prędkość 719,498 km/h. W locie tym W. Kokkinaki przeżył o 131,04 km/h dotychczasowe amerykańskie rekordy świata lotu z obciążeniem 1, 2 i 5 ton oraz o 144,903 km/h rekord świata lotu z obciążeniem 10 ton.

Spadochroniarz moskiewski w ramach treningu ustanowił nowy rekord świata. W dniu 6 września grupa w składzie: Ł. Akimowa, W. Rulewa, W. Naumowa i Ł. Kiriczenko, dokonała skoku z wysokości 600 m, osiągając średnią odległość od środka koła 1,96 m.

Dwa nowe rekordy ZSRR uzyskali spadochroniarze aeroklubu w Czelabińsku. Grupa w składzie: J. Wartakow, N. Szczukin i B. Łapin dokonała nocnego skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1000 m, osiągając średnią odległość od środka koła 4 m 39 cm. Ta sama grupa wykonała nocny skok z wysokości 1000 m z natchmiastowym otwarciem spadochronu, lądując w średniej odległości od środka koła 2 m 94 cm. (z)

Do i od Redaktora

Brawo dla SZD!

Grupa konstruktorów lotniczych, w której mam przyjemność obracać się, powitała z dużym zainteresowaniem zamieszczoną w jednym z ostatnich numerów SP fotografię modelu „Muchy Standart”. Ścisłej — chodziło nie o samą „Muchę” a o jej efektowną i udaną szatę zewnętrzną, zaprojektowaną przez inż. Zygałewicza.

Duże brawo dla kierownictwa SZD, że zdecydowało się oddać tę sprawę w ręce fachowca! Na tle ogólnej sytuacji w naszym przemyśle lotniczym jest to zjawisko dość odosobnione, a godne największego poparcia.

Dla ludzi, jako tako wrażliwych na układ linii i barw, przerażają takie nieudane produkcje plastyczne jak np. malowanie prototypu tejże „Muchy Standart” czy oficjalny emblemat Polskich Zakładów Lotniczych.

Ten ostatni przypadek jest szczególnie groźny — absolutnie nieudany, „domowego chowu” emblemat jest lansowany przez „Motoimport” i inne czynniki oficjalne na targach zagranicznych i we wszystkich wydawnictwach, malowany na prototypach i grawerowany na przyrządach pokładowych! Sprawa jest tym dziwniejsza, że PZL, których przedwojenną nazwę wkrzeszono, posiadały dawniej ładny, zwarty, zgrabnie zaprojektowany symbol (znany zresztą na szerokim świecie).

Czy może być sprawa prostsza, niż przejęcie wraz z tradycyjną nazwą także tradycyjnego, wartościowego graficznego emblematu?

Miejmy nadzieję, że dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego, którego kompetencji te problemy chyba podlegają, przynajmniej nam rację.

inż. TADEUSZ PSZENICKI

Nie DC-3 a LI-2

Zdjęcia zamieszczone na stronach 6 i 8 w Nr 38 naszego tygodnika przedstawiają fragmenty samolotów LI-2. O tym, że są to LI-2, a nie DC-3 świadczą 9-cylindrowe silniki ASz-62 oraz śmigła typu WISz-61 z uchwytem na płaszczyźnie mechanicznego rozruchu silnika przy pomocy autorozrusznika. Silniki ASz-62 IR mają moc po 1100 KM. Samoloty DC-3 (C-47) posiadały 14-cylindrowe silniki Pratt-Whitney w układzie podwójnej gwiazdy o mocy 1200 KM każdy i nie miały uchwytów na płaszczyźnie do autorozrusznika. Silniki ASz-62 FN wymienione w artykule na stronie 8 tegoż numeru odnoszą się do samolotu Il-12, a nie Il-14.

Uwagi te nadesłał nam mechanik lotniczy PLL „Lot” z Krakowa p. Jerzy Sikorski. Dziękujemy.

Przy okazji dodajemy, że bliższe szczegóły dotyczące samolotu DC-3 i jego pochodnych, o różnych nazwach, silnikach i osiągnięciach — podamy niebawem w artykule „Samolot o 33 nazwach”.

(red.)

szczególnie wiele lotnictwu sportowemu, przyczyniając się pośrednio i bezpośrednio do rozwoju sportu lotniczego w naszym kraju, do jego sukcesów i sławy, jaką zyskało na świecie. Przykładów można by wymieniać — bardzo wiele. I te zadania „bojowe”, zadania, które służą przede wszystkim naszej młodzieży, cieszą nas szczególnie.

Nasze lotnictwo wojskowe posuwa się stale wielkimi krokami naprzód. Z dnia na dzień rośnie poziom wyszkolenia bojowego jednostek lotniczych. Trzeba mieć bowiem dobry zamek także i w powietrzu, aby nikt nie

wszedł nam do domu — Ojczyzny, z góry. Starając się o to usilnie w codziennej pracy szkoleniowej, nasi lotnicy nie zapominają i o tym, aby nasz dom był i wewnątrz okazały, coraz lepiej wyposażony, aby się ludziom lepiej i szczęśliwiej w nim żyło. I czyn pilotowski jest tego jakże wymownym przykładem.

Pozwólcie, towarzysze lotnicy wojskowi, że z okazji Dnia Wojska Polskiego prześlę Wam, jako jeden z wielu milionów cywilów naszego społeczeństwa w ich imieniu, serdeczne pozdrowienia!

IKARUS

Echa

BEZ rozgłosu odbyło się w połowie września br. w Piotrkowie Trybunalskim przekazanie władzom miejskim nowego lotniska sportowo-sanitarnego wybudowanego przez jednostki budowlane naszych Wojsk Lotniczych. Odbyła się piękna uroczystość, podpisano akt przekazania lotniska; jego budowniczymi, żołnierzami i oficerami, otrzymali upominki ufundowane przez miejscowe społeczeństwo, jako drobny wyraz wdzięczności mieszkańców miasta i powiatu piotrkowskiego za tak piękny obiekt, który pozwoli rozwinąć skrzydła do lotów rozmiłowanej w lotnictwie miejscowej młodzieży.

Tyle zapewne słów będzie potrzebował kronikarz, zapisując to wydarzenie w historii naszego lotnictwa, aby potem przejść nad tym do porządku dziennego. A może...

Jednakże czyn ten, czyn naszych lotników wojskowych, ma swoją głęboką wymowę; jest praktycznym wyrazem tego, co nieraz na codzień, a zawsze od święta, zwykliśmy wyrażać w hasło: „Wojsko z ludem — lud z wojskiem”. „Czyn ten — jak piszą w liście do dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. tryg. pil. Jana Frey-Bieleckiego przedstawiciele społeczeństwa Piotrkowa — jest jeszcze jednym z licznych dowodów łączności wojska ze społeczeństwem, pogłębiającym miłość i szacunek, jakim cieszy się nasze Ludowe Wojsko w całym kraju”. To było jedno z bardzo wielu tych zadań „bojowych”, jakie nasze wojsko niejednokrotnie wykonuje dla potrzeb społecznych.

Nie pierwszy to zresztą tego typu czyn jednostek budowlanych naszych Wojsk Lotniczych. Swego czasu wybudowały one również lotnisko sportowo-sanitarne w Zielonej Górze, które służy dziś z powodzeniem Aeroklubowi Ziemi Lubuskiej i tamtejszej stacji pogotowia lotniczego. Lotnicy wojskowi pomagają



Konrad Wiciński z Białegostoku prowadzi po dwóch konkurencjach

DNIA 26 września o godzinie 15.00 na lotnisku Aeroklubu Białego-Białskiego w Aleksandrowicach nastąpiło otwarcie V Samolotowych Mistrzostw Polski. Przed portem lotniczym ustawili się w dwuszyrowy uczestnicy zawodów i komisja sędziowska. W pobliżu stanoła orkiestra wólkniarzy. Na uroczystość przybyli przedstawiciele miejscowych władz państwowych i zakładów przemysłowych. Po złożeniu meldunku przez kierownika mistrzostw mjr. pil. Jerzego Leszka, członkowi Zarządu Głównego APRL, prezesowi ABB Inż. Adamowi Gawędzie o gotowości pilotów do otwarcia mistrzostw, ten ostatni dokonał zagajenia, po czym zabrał głos przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Edward Karnasiewicz. Następnie Samolotowy Mistrz Polski na rok 1958 pil. Zbigniew Rawicz z Gliwic przy dźwiękach hymnu narodowego wciągnął na maszt flagę państwową. Po ceremonii otwarcia mistrzostw, która trwała 18 minut, zawodnicy zajęli miejsca w autobusach i udali się na wspólny obiad do miasta.

W mistrzostwach startuje 31 załóg, w tym dwie kobiece. W pierwszej konkurencji rozegranej dnia 26 września (punktualny przylot, budowa kregu i lądowania) zwyciężyła załoga Aeroklubu Warszawskiego w składzie pil. Zdzisław Dudzik i Ludwik Widawski, zdobywając łącznie 115 pkt. Kolejne miejsca uzyskali: 2-3 p.l. Zbigniew Rawicz — Henryk Sienkiewicz i pil. Zbigniew Prandota — Stanisław Porębski (Świdnik) po 112 pkt, 4) pil. Stanisław Kopacz — Tomasz Rybicki (Białystok) — 107 pkt, 5-8) pil. Adam Bułat — Zdzisław Szczesny (Kraków), pil. Irena Kaniewska — Wiesława Łanecka (Warszawa), pil. Zbigniew Nasiołowski — Tadeusz Wójcik (Radom), pil. Jerzy

Jedrzejewski — Jerzy Zasadiński (Warszawa) po 104 pkt, 9) pil. Władysław Gawlik — Jan Błaszczak (Częstochowa) — 100 pkt, 10) pil. Stanisław Bryzgański — Zdzisław Małyszko (Białsko-Bialski) — 98 pkt.

W drugiej konkurencji (skok na bramkę i lądowanie w prostokacie) pierwsze miejsce zajęła załoga Aeroklubu Białostockiego pil. Konrad Wiciński — Romuald Łukaszewicz — 288 pkt, 2) pil. Prandota — Porębski — 246 pkt, 3) pil. Stanisław Babiarz — Marian Gorzelak (Wrocław) — 234 pkt, 4) pil. Rawicz — Sienkiewicz — 228 pkt, 5) pil. Kaniewska — Łanecka — 209 pkt, 6) pil. Stanisław Kasperek — Ryszard Kasperek (Świdnik) — 204 pkt, 7) pil. Czesław Fruciak — Zygmunt Franaszczuk (Gdańsk) — 195 pkt, 8) pil. Dudzik — Widawski — 183 pkt, 9) pil. Nasiołowski — Wójcik — 182 pkt, 10) pil. Gabriel Legwant — Tadeusz Szabowski (Stalowa Wola) — 150 pkt.

Po dwóch konkurencjach V SMP prowadzenie objęła załoga pil. Konrad Wiciński — Romuald Łukaszewicz z Białegostoku 380 pkt, 2) pil. Prandota — 358 pkt, 3) pil. Rawicz — 338 pkt, 4) Babiarz — 323 pkt, 5) Kaniewska — 313 pkt. Liderzy mistrzostw zakończyli zóże szale.

Dnia 28 września piloci wystartowali do pierwszego etapu lotu okrężnego: Białsko-Biała — Krośno — Stalowa Wola — Warszawa. (m)



Przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Białego-Białego — Edward Karnasiewicz wita się z zawodnikami.
Foto: T. Malinowski

PIERWSZA LOTNICZKA GRUZJI

NACZELNIKIEM oddziału Aeroflotu w stolicy Gruzjińskiej SRR — Tbilisi, jest Rusudana Zordanija. Ta w średnim wieku, przystojna funkcjonariuszka Aeroflotu jest pierwszą kobietą w Gruzji, która przed 23 laty została lotniczką.

Jako studentka wyższej uczelni technicznej w Tbilisi Zordanija wstąpiła w 1936 r. do aeroklubu. Wyróżnia się tam zdolnościami, śmiałością i energią. Ukończyła potem szkołę lotniczą i została instruktorem, a następnie jako drugi pilot latała na linii pasażerskiej Moskwa — Symferopol. W ciągu paru lat służby przeleciała 850 tysięcy kilometrów.

W czasie wojny Zordanija pełniła funkcję pilota transportowego. Latała przez długi okres czasu z lotnisk fabrycznych na front, dowożąc inżynierów i specjalistów oraz czę-



ści samolotów. W ciągu 23 lat działalności w lotnictwie Zordanija wylatała 5,5 tysięcy godzin.

Rusudana Zordanija jest pięknym przykładem żywotności, energii i zdolności Gruzinki. Warto wspomnieć jej sylwetkę szczególnie dziś, w okresie Dni Kultury Gruzjińskiej w Polsce, zacieśniających starą, wielowiekową przyjaźń narodu polskiego i gruzjińskiego.

(J. z.)

UWAGA CZYTELNICY!

Spełniając życzenia licznych naszych Czytelników redakcja „Skrydlatej Polski” wznowia stałe spotkania Czytelników i zespołu redakcyjnego.

Spotkania te będą się odbywały w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Widok 8, co dwa tygodnie, w piątki, w godzinach 14.00—15.00. W tychże dniach, w godzinach 15.00—16.00 nasz stały współpracownik pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa Inż. Ryszard Witkowski będzie udzielał porad technicznych.

Podajemy kalendarzyk spotkań na najbliższy kwartał br:

16 i 30 października
13 i 27 listopada
11 grudnia

A więc, do zobaczenia!

RAKIETA „ATLAS-ABLE” — EKSPLODOWAŁA

W amerykańskim ośrodku doświadczalnym eksplodowała 24 września br. 30-metrowej długości rakietka typu „Atlas-Abie”. Miała ona wyrzucić w przestrzeń kosmiczną sztuczny satelitę Księżyca. Podczas przeprowadzania prób silnika rakietki stanęła ona nagle w płomieniach, niszcząc zupełnie aparaturę satelity. Na szczęście oberżo się bez wypadków w ludziach — grupa ekspertów znajdowała się w tym czasie w betonowym bunkrze oddalonym o 50 m od wyrzutni.

W oficjalnym komunikacie podaje się, że nowa rakietka zostanie przygotowana w październiku. Warto jeszcze zaznaczyć, że ciężar zniszczonego satelity wynosił 175 kg. W jego wnętrzu znajdowała się aparatura telewizyjna, która miała przekazać na Ziemię zdjęcia nieznanej strony tarczy Księżyca.

W związku z fiaskiem rakietki księżycowej rzecznik administracji amerykańskiej programu badań przestrzeni kosmicznej oświadczył, że program wystrzelenia nowej rakietki kosmicznej zostanie zrewidowany. Z jego wypowiedzi wynikało również, że próba z wystrzeleniem rakietki na Wenus zostanie przesunięta.

Warto przypomnieć, że termin wystrzelenia tej rakietki wyznaczony był początkowo na czerwiec br., a następnie przeniesiony na listopad. (r)

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

W czasie obrad ostatniego Walnego Zgromadzenia Aeroklubu PRL w kwietniu br. w Warszawie ustalony został tryb opracowania projektu uaktualnionego statutu Aeroklubu PRL. Zgodnie z powziętymi w tej sprawie postanowieniami projekt ujednoliconego statutu został w lipcu br. rozesłany do aeroklubów regionalnych i obecnie, po zebraniu uwag aeroklubów, będzie przedstawiony przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL do zatwierdzenia Nadzwyczajnemu Walnemu Zgromadzeniu, zwołanemu specjalnie w tym celu.

Zarząd Główny ustalił datę Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia na dzień 8 listopada br. Odbędzie się ono w Poznaniu i jego gospodarzem będzie Aeroklub Poznański. Tematem obrad zgromadzenia będzie wyłącznie sprawa przyjęcia projektu statutu.

W rozesłanym do klubów zawiadomieniu o zwołaniu nadzwyczajnego walnego zgromadzenia, Prezydium zarządu głównego przypomina o konieczności potwierdzenia przez aerokluby pełnomocnictw (mandatów) swoich delegatów na nadzwyczajne walne zgromadzenie — jeśli będą nimi ci sami, którzy uczestniczyli w ostatnim walnym zgromadzeniu lub też o konieczności wybrania nowych delegatów, zgodnie z obowiązującymi postanowieniami w tym względzie.

Przypomnienie to ma istotne znaczenie, gdyż ostatnie walne zgromadzenie w Warszawie wyraziło sugestie, że nadzwyczajne walne zgromadzenie będzie kontynuacją rozpoczętych w Warszawie obrad na temat statutu i w związku z tym powinni w nim uczestniczyć ci sami delegaci. Zdania uczestników warszawskiego zgromadzenia w tym przedmiocie były jednak podzielone i dlatego Zarząd Główny APRL pozostawia decyzję w tej sprawie samemu aeroklubom regionalnym, a ściślej ich walnym lub nadzwyczajnym walnym zgromadzeniom, które są jedynie upoważnione do dokonywania wyboru delegatów. „333”

CENNE INFORMACJE DZIĘKI „LUNNIKOWI II”

Wieczorem 20 września br. uczeń radziecki oznajmił, że rakietka kosmiczna „Lunnik II”, która zetknęła się z powierzchnią Księżyca w miejscu leżącym na wschód od Morza Spokojnego, w pobliżu Kraterów Arystylosa, Archimedes i Autolikos, dostarczyła cennych informacji dotyczących srebrnego globu.

Aparatura badawcza w pojemniku m.in. nie wykryła w pobliżu Księżyca pola magnetycznego ani pasów radiacji takich jakie otaczają Ziemię. Ponadto uzyskano cenne dane o mikrometeoroidach i nowe dane o promieniach rentgenowskich (wysyłanych przez Słońce), promieniach Gamma, elektronach o małej, dużej i wysokiej energii. (r)

SWEDZKI UCZONY DOKONAŁ ZDJĘĆ LĄDOWANIA „LUNNIKA II”

Jak podaje agencja ADN ze Sztokholmu, uczonec Tengstroem z

PILOCI WOJSKOWI WALCZĄ O TYTUŁY MISTRZOWSKIE

28 września br. dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. J. Frey-Bielecki otworzył uroczyste pierwsze zawody lotnicze w konkurencjach indywidualnych i zespołowych o mistrzostwo Wojsk Lotniczych i OPL OK.

Po dokonaniu ceremonii otwarcia zawodów odbyło się losowanie kolejności pilotów i zespołów w rozgrywaniu poszczególnych konkurencji. Następnego dnia rozpoczęły się walki eliminacyjne w konkurencji ze-

społowej. M. in. biorą w nich udział zespoły mjr Żywno, mjr Kalkusa, kpt. Zycha, kpt. Walentyna, kpt. Daniłowicz, kpt. Filonowicz, por. Kilińska.

W programie ustalono m. in. następujące konkurencje: przechwytywanie i walka powietrzna z grupą bombowców lecących w ostrobie samolotów myśliwskich, loty po trasie, ubezpieczenie działających bombowców z powietrza, zespołowy wyższy pilotaż w dowolnym układzie figur (r.)

Instytutu Geodezji Uniwersytetu w Upsali dokonał wieczorem 13 września br. dwóch zdjęć tarczy Księżyca. Zdjęcia wykazują różnicę w stosunku do zwykłego obrazu tarczy Księżycewej. Zmiany widoczne są na skrajach Krateru Autolikos i na południe od niego. Uczony twierdzi, że oba punkty są zgodne z danymi ogłoszonymi przez agencję TASS. (r)

Dyrektor badań „International Lunar Society” dr H. Wilkins zaobserwował przez teleskop moment zatkania się „Lunika II” z Księżycem. Dr H. Wilkins, jeden z czołowych autorów w sprawach lotów kosmicznych, prowadził obserwacje w swym domu w Bexleyheath w hrabstwie Kent, opierając się na danych ogłoszo-

nych przez uczonych radzieckich.

Zauważył on dokładnie w 2 minuty 23 sekundy po godzinie 10 (czasu GMT) błysk światła wielkości główki od szpilki i dziwną plamę będącą prawdopodobnie chmurą pyłu, która powstała podczas zderzenia się rakietki z Księżycem. Dr H. Wilkins prowadził w dalszym ciągu intensywne badania w celu ustalenia czy utworzył się tam krater. (r)



Na nowozbudowanym lotnisku ląduje pierwszy samolot.

Wojska lotnicze — młodzieży

PIOTRKÓW TRYBUNALSKI OTRZYMAŁ LOTNISKO SPORTOWO — SANITARNE

P IOTRKÓW Trybunalski — miasto młodzieży i licznej rzeszy entuzjastów lotnictwa otrzymał w dniu 16 września br. lotnisko sportowo-sanitarne. Przygotowanie i oddanie do użytku tego obiektu nastąpiło przy wydatnej pomocy jednostek budowlanych Wojsk Lotniczych i OPL OK. Jednostki te własnymi środkami przeprowadziły w rekordowym tempie wszelkie prace związane z budową lotniska.

Jeszcze rok temu grono młodzieży lotniczej Piotrkowa, reprezentowane przez pil. Romualda Żerkowskiego, pil. Zbigniewa Turowskiego i Jerzego Michajłowskiego mogło jedynie marzyć o tak cennym obiekcie sportowym. Najśmielsze nawet plany musiały upaść wobec wysokich kosztów budowy lotniska.

W tej sytuacji z pomocą miastu i jego młodzieży przyszło wojsko. Do akcji budowy lotniska wkroczyły jednostki budowlane Wojsk Lotniczych i OPL OK.

Prowadząc pracę w wyjątkowo trudnym terenie jednostki te wykazały pełną sprawność żołnierską i oficerów i nie bacząc na trudności wykonały postawione im zadanie z dużym poświęceniem i ofiarnością. Z obiektem tym związały się nazwiska takich żołnierzy-budowniczych lotniska, jak: por. Alfreda Olasa, por. Stanisława Wernickiego, st. sierż. Kazimierza Bartkowiaka, operatorów — kpr. Zdzisława Łosia, kpt. Zenona Boumana, kpr. Jana Szpaka, st. szer. Janusza Woszczyński, szer. Horsta Kalabisa i innych.

Dzięki ofiarnej postawie dziesiątek takich jak oni żołnierzy Piotr-

ków otrzymał lotnisko w rekordowym czasie.

Dnia 15 września br. na nowozbudowanym lotnisku wylądował pierwszy samolot. Lądowanie i start samolotu potwierdziły, iż jednostki budowlane dobrze zdały swój egzamin.

W dniu próbnego lądowania przybył na lotnisko Szef Sztabu Wojsk Lotniczych i OPL OK. Przedstawił Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK powitali przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Henryk Fietkiewicz i Prezes Komitetu Budowy Lotniska Jerzy Michajłowski. Dziękując za okazaną pomoc wręczyli oni na ręce Szefa Sztabu Wojsk Lotniczych i OPL OK pisemne podziękowanie z wiązką kwiatów od społeczeństwa Piotrkowa Trybunalskiego dla Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK.

W dniu 16 września w godzinach popołudniowych odbyło się uroczyste przekazanie lotniska Aeroklubowi Piotrkowskiemu. W uroczystościach tych wziął udział Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki. Podpisując akt przekazania lotniska Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK złożył młodzieży lotniczej Piotrkowa życzenia pomyślnej pracy na odcinku sportu lotniczego, zaś żołnierzom jednostek budowlanych gratulował pięknego czynu.

Tego dnia wylądowały również na lotnisku samoloty z ekipami z sąsiednich aeroklubów.

Z dniem 16 września br. pięcę nad lotniskiem objęła młodzież Piotrkowa Trybunalskiego. Dziś istnieje tu już pokaźny załazek kadry aeroklubu. „Narybek” natomiast rekru-

tować się będzie z licznych szkół Piotrkowa, a mianowicie Studium Nauczycielskiego, 3 szkół ogólnokształcących oraz Technikum: Mechaniczno-Elektrycznego, Budowlanego, Szklarskiego, Rolniczego i Finansowego.

Z lotniska korzystać będzie także miejscowa stacja Sanitarно-Epidemiologiczna i stacja Pogotowia Ratunkowego.

Dając wyraz swej wdzięczności przedstawiciele społeczeństwa Piotrkowa przekazali Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK pisemne podziękowanie następującej treści:

„W imieniu mieszkańców miasta Piotrkowa i powiatu piotrkowskiego składamy serdeczne podziękowanie za wybudowanie lotniska przez Jednostki Wojskowe, pozostające pod rozkazami Obywatela Generała.

Czyn ten jest jeszcze jednym z licznych dowodów łączności wojska ze społeczeństwem, pogłębiającym miłość i szacunek, jakim cieszy się nasze Wojsko Ludowe w całym kraju.

Postawa kierownictwa ćwiczeń, dowództwa, oficerów i żołnierzy jednostek wykonujących budowę lotniska budziły podziw i uznanie mieszkańców miasta i powiatu.

Zapewniamy Obywatela Generała, że lotnisko Aeroklubu Piotrkowskiego będzie kuźnią młodych kadr zasilających szeregi naszych dzielnych obrońców Ojczyzny”.

W czasie uroczystości przekazania lotniska jego budowniczym — żołnierzom i oficerowie otrzymali wiele cennych upominków, ufundowanych przez społeczeństwo Piotrkowa Trybunalskiego.

Tekst i zdjęcia: K. SZELĄG



Uroczystość przekazania lotniska. Na trybunie Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.



Dzięki ofiarnej pracy jednostek budowlanych Wojsk Lotniczych i OPL OK lotnisko zostało oddane do użytku w rekordowym czasie.

POLACY W RADZIECKICH SZKOŁACH LOTNICZYCH

W dniach 3 i 4 października odbył się pod protektorem Dowódcy Wojsk Lotniczych zlot absolwentów radzieckich szkół lotniczych z lat 1944—1946. W uroczystości oprócz polskich wychowanków, wzięli udział radzieccy wykładowcy i instruktorzy.

W okresie, gdy pułki 4 Mięsanej Dywizji Lotniczej stawały już do walki z Niemcami, na ziemi radzieckiej rozpoczęto intensywną pracę nad organizowaniem i szkoleniem dalszych jednostek naszego lotnictwa. Związek Radziecki otworzył przed nami wówczas podwoje swych szkół lotniczych, przeznaczając do szkolenia liczne kadry najlepszych instruktorów i przydzielając wiele samolotów wraz ze sprzętem pomocniczym.

Rekrutację kandydatów na pilotów, nawigatorów i mechaników zaczęto już wiosną 1944 roku w Sumach. Objęła ona około 500 osób.

Kandydaci na pilotów — odbyli swe wstępne przeszkolenie w Wojskowo-Awiacyjnym Szkole Pierwotnego Obuczenia w Bogurustanlu i Soroczysku, w okresie od czerwca do grudnia 1944 r. Następnie skierowano ich do szkół specjalizacyjnych: myśliwców do Krasnego Kuta, gdzie szkolili się na Jakach-1, Jakach-3 i Jakach-7, szturmowców do Czkałowa, dla opanowania Il-2, zaś pilotów bombowych do Engelsa gdzie latali na Il-2, SB a w końcu na Pe-2. Pierwszą grupę pilotów ukończyła naukę w sierpniu 1945 r., pozostali w ciągu i półtora 1946 r.

Nawigatorzy kształcili się w Cikałowskim Wojskowym Awiacyjnym Lotczikowo-nadbudawczym, mechanicy — podoficerowie zaś w 2 Wojskowo-Awiacyjnej Szkole Awiomechaników, gdzie poszczególne ich grupy wyspecjalizowano w obsłudze samolotów szturmowych, bombowych i transportowych. Część mechaników zdążyła jeszcze wziąć udział w operacji berlińskiej.

Dziś z perspektywy 15 lat, możemy powiedzieć, że mimo licznych trudności, wynikających przede wszystkim z nieznajomości języka, przyspieszonego tempa szkolenia i trudnego do zniesienia klimatu (40 stopni latem, duże mrozy zimą) podchorążowie przeszkoleni w radzieckich szkołach lotniczych zdobyli tyle wiedzy, że mogli po przyjeździe do kraju stworzyć szereg naszego odradzającego się lotnictwa.

W dużej mierze należy zawdzięczać to radzieckim wykładowcom i instruktorom. Nazwiska pil. Charitonowa, mjr. Logina, kpt. Kowalewskiego, pil. Antonowa, pil. Krawczenki, pil. Pkczewa, mjr. Udonina, mjr. Pierowa, por. Wasiliewa, pil. Sokolowa, mjr. Kota i kpt. Kozierowa pozostaną na zawsze w pamięci wdzięcznych wychowanków.

Ofiarna pomoc naszych radzieckich przyjaciół poszła jeszcze dalej. Na przełomie lat 1944 i 1945 część personelu z tych szkół wraz ze sprzętem naukowo-poglądowym została skierowana do Polski, by pomóc w utworzeniu własnych szkół lotniczych.

Wielu absolwentów radzieckich uczelni pozostało do dzisiaj w służbie czynnej, pełniąc odpowiedzialne funkcje w dowództwie, jednostkach i służbach wojsk lotniczych.

SZUB.



Z prawej: Minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski w samolocie odrzutowym pilotowanym przez dowódcę Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. Jana Frey-Bieleckiego, przed lotem na inspekcję jednostek lotniczych. Wyżej: Myśliwce w szyku „tafla”.
Foto: H. Grzęda i CAF

**NIECH ŻYJE
LUDOWE WOJSKO
POLSKIE!**





„Libelle” — szybowiec wyczynowy. Istnieją dwie wersje: „Libelle-I” i „Libelle-Standard”.



Samoloty szkoleniowo-treningowe Jak-18 U znalazły szerokie zastosowanie na lotniskach sportowych w NRD.

10 LAT SPORTU LOTNICZEGO W NRD

KARL HEINZ HARDT

Redaktor odpowiedzialny „Flügel der Heimat”

SPORT lotniczy istnieje właściwie od chwili powstania Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Jesienią 1949 roku delegacja Wolnej Młodzieży Niemieckiej (FDJ) zobowiązała się na kongresie młodzieży świata do podjęcia szkolenia lotniczego.

Towarzysz Walter Ulbricht, zapytany wówczas jakie są podstawy rozpoczęcia szkolenia lotniczego w NRD, odpowiedział:

„Nie ma prawa, według którego ludzie mieliby chodzić tylko pieszo lub jeździć samochodami.” Tak się rozpoczęło. Mieliśmy wtedy sprzęt pohitlerowski: 3 „SG-38” i „Baby-II”, a zgłoszenia obejmowały 40 tysięcy młodych ludzi, którzy chcieli latać. Spłetryzył się przed nami, wydawało się, problem nie do pokonania, tym bardziej, że sytuacja gospodarcza nie była wówczas najlepsza. Jasne, iż nie mogliśmy niczego żądać od państwa, gdy wszelkie wydatki musiałyby obniżyć stopę życiową ludności.

Tak więc nasz sport lotniczy rósł powoli wraz z coraz bardziej poprawiającą się sytuacją gospodarczą. Rozpoczęliśmy systematycznie masowe szkolenie, osiągając coraz lepsze wyniki. Sądźmy, że do roku 1961 osiągnięliśmy naszego sportu lotniczego będą wyższe niż w Niemczech Zachodnich. Tak, jak udało nam się prześcignąć NRF w niektórych dziedzinach gospodarki (tłuszcz: żywność, podatki, węgiel, światło, gaz itp.), jesteśmy w stanie uczynić to również w sporcie lotniczym.

Wszystkie niemieckie rekordy spadochronowe należą do skoczków z NRD. Mistrzostwa Szybowcowe NRD w roku 1959 wykazały lepsze osiągnięcia mistrzostwa NRF. Częściowo pobito zachodnie rekordy szybowcowe. Na razie brak jeszcze naszym pilotom szybowców wysokowydajnych, ale wkrótce będziemy je mieli i wtedy rozpoczniemy równorzędna walkę. Wiemy, że E. Haase i H. Huth (NRF) są doskonałymi pilotami, ale mimo to rozpoczniemy współzawodnictwo.

Jeśli chodzi o park samolotów i ich wyposażenie, to pod względem jakości przewyższyliśmy NRF już kilka lat temu. Oprócz super konstrukcji mamy do dyspozycji w szybownictwie wszystkie potrzebne typy. W sporcie samolotowym jest u nas wystarczająca ilość Z-126, Z-226, Jak-18, Jak-18U, Jak-18A, „Sokol”, „Meta-Sokol”, a także Po-2, AN-2 i L-60 „Brigadyr”.

Dlatego sądźmy iż do 1961 roku osiągnęliśmy nasz cel. I jeśli polscy i czechosłowaccy przyjaciele umożliwią nam korzystanie z niespotykanej u nas „długiej fall”, będziemy mogli wkrótce udowodnić, że możliwości rozwoju szybownictwa w socjalistycznej części Niemiec są znacznie większe niż w NRF.

Jesteśmy dumni z naszej Republiki, nad rozkwitem której pracujemy z całych sił.



Motoszybowiec prof. Landmanna z politechniki drezdeńskiej — La-17.



Motoszybowiec „Lärche” prof. Landmanna. W pierwszej wersji „Lärche” nie miała silnika.



Zwycięzcy Szybówcowych Mistrzostw NRD w roku 1959 — od lewej: Manfred Blawert, 34-letni inżynier, uzyskał na „Libelle” 1 miejsce; Werner Runge, 29-letni ślusarz i instruktor szybowcowy, 2 miejsce na „Jaskółce”; Gerhard Titow, 29 lat, 3 miejsce na „Libelle”.

Szybowiec ten nosi nazwę „Lehrmeister”, co po polsku znaczy „instruktor”. Gdy się jest pod tak dobrą opieką jak doświadczony instruktor i w kabinie tak dobrego szybowca jak „instruktor”, znikła wszelka obawa przed pierwszym lotem.

**UCZEN-
NICA
I
„INSTRUK-
TOR”**



Szybowiec „Lerche”. Późniejsza wersja otrzymała silnik.



VQX-1 — mięśniolot zbudowany przez inż. Vogla z Plauen. Wypróbowany został zadowalająco w GST. Niżej: Dwumiejscowy szybowiec wolnośnośny „Lehrmeister” przeznaczony do masowego szkolenia pilotów GST.





Samolot szkono-szkolący PWS-26. Prędkość — 160 km/h, pułap — 3 500 m, zasięg — 800 km.



Samolot turystyczny RWD-13. Rok budowy 1930, prędkość max. — 210 km/h, pułap — 800 m, zasięg — 4 200 m.



Samolot turystyczny „Sikorski 4-T”. Rok budowy 1948, prędkość max. — 196 km/h, pułap — 4 400 m, zasięg — 850 km.



Samolot turystyczny „Sikorski 3-T”. Rok budowy 1948, prędkość max. — 165 km/h, pułap — 2 500 m, zasięg — 300 km.



Samolot łącznikowy LWD „Żuraw”. Rok budowy 1951, prędkość max. — 170 km/h, pułap — 2 500 m, zasięg — 650 km.



Na środku wystawy u stóp białej flagi wojsk lotniczych trzy samoloty obrazujące postęp techniki lotniczej: samolot, a na czole odrzutowiec LHM-3. U góry na metalowym maszcie szybowiec.

WROCŁAWSKI SALON L

**Tekst
i
zdjęcia
PAWEŁ
ELSZTEIN**

W dniach od 13 do 30 września Wrocław — stolica Dolnego Śląska, stała się miejscem pielgrzymek tysięcy ludzi, których tu przyciągnęła Centralna Wystawa Lotnicza.

Dnia 13 września o godz. 16.00 200 tysięcy osób zgromadziło się na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego w Pilznych by wziąć udział w otwarciu wystawy poprzedzonym wojskowymi i cywilnymi pokazami lotniczymi. Uroczystość zagalę prze-

wodniczący Prezydium WRN mgr Bronisław Ostapczuk, a następnie przemówił dowódca Wojsk Lotniczych i OPL Ok gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki wskazując na ogromne znaczenie faktu, że właśnie we Wrocławiu, w samym sercu naszych Ziemi Zachodnich lotnictwo polskie ma tak wielu gorących przyjaciół i sympatyków.

Pokazy wypadły imponujące. Szczególne uznanie widzów wzbudziła „siódemka” LiM-ów ofic. Her-



Samolot szkono-treningowy „Łucz-1”. Rok budowy 1948, prędkość max. — 244 km/h, pułap — 5 000 m, zasięg — 1 100 km.



Samolot szkono-treningowy „Łucz-2”. Rok budowy 1949, prędkość max. — 270 km/h, pułap — 4 000 m, zasięg — 1 175 km.



Samolot szkolno-treningowy „Junak-2”. Rok budowy 1951. Prędkość max. — 205 km/h, pułap — 4 100 m.



Samolot szkolno-treningowy „Junak-3”. Rok budowy 1953. Prędkość max. — 210 km/h, pułap — 4 370 m.



Samolot szkolno-treningowy „Kania-2”. Rok budowy 1957. Prędkość max. — 180 km/h, pułap — 5 100 m.



Samolot szkolno-treningowy M-2. Prędkość max. — 282 km/h, pułap — 5 600 m, zasięg — 685 km.



Samolot transportowy Li-2. Prędkość max. — 368 km/h, zasięg — 1 500 km, pułap — 6 700 m.



Samolot wielozadaniowy Jak-12. Prędkość przelotowa — 160 km/h, pułap — 4 160 m, zasięg — 765 km.

obok samochodu ciężarowy, a w jego wnętrzu „miniaturowa” komora niskich ciśnień, umożliwiająca przeprowadzanie badań bezpośrednio na starcie. Szczyt współczesnej techniki. Za komorą kąpielisko na wolnym powietrzu: zespół natrysków zasilany z samochodu, na którym mieści się aparatura do ogrzewania wody. To kąpielisko polowe. Obok szeroki namiot ze stolikami i leżakami — to punkt wypoczynkowy dla pilotów na starcie. Wyposażenie proste i celowe. Całość świadczy o niezwyklej dbałości w wojskach lotniczych o załogi, dla których właśnie są te urządzenia, umożliwiające utrzymanie sprawności fizycznej, ochronę zdrowia i wypoczynek. A są to wszystko urządzenia seryjne, polowe, a nie eksponaty wystawowe.

Rzućmy teraz okiem w prawo, bliżej środka pola wystawowego. Tu bezzeleśtnie obracają się dwa przenośne radiolokatory o charakterystycznych kształtach, połączone wiązkami przewodów z punktami namiarowymi znajdującymi się na specjalnych pojazdach.

Wracamy jednak „na kurs” wyszczególniony przez organizatorów. Zbliżamy się do samolotów. Galerię otwiera stary PWS-28. Po nim kolejno: RWD-13, „Szpak 4-T”, „Zak-3”, „Junak”, „Zuraw”, „Zuch-2” (bez silnika — przed osłonięty sklejka), „Junak-2”, „Junak-3”, Po-2, „Kania-2”, M-2, Li-2, śmigłowce: Mi-4 i SM-1, Jak-11, TS-8 „Bies”, Jak-12, Jak-9, Il-10, odrzutowce: Jak-23, Jak-17 i wreszcie LiM-1, LiM-2, dwumiejscowy Ut-MiG-15 i sanitarny CSS-13-S. Galerię samolotów okalających teren kończy transportowy AN-2.

W końcu łączność. Umieszczono tu różne typy radiostacji od najprostszej polowej UKF do utrzymywania łączności z samolotem w rejonie lotniska (napęd nożny), poprzez startowe stanowisko dowodzenia i radiostację UKF dalekiego zasięgu do łączności z samolotami.

Samoloty i łączność nie stanowią jednak pełnego wyposażenia pola startowego. Toteż obok pokazano ciekawe dystrybutory paliwowe i olejowe (te ostatnie wraz z podgrzewaniem) oraz dystrybutor tlenowy. Wszystko to umieszczone jest na samochodach ciężarowych o dużej nośności. Przegląd zamykają trzy wozy: jeden przeznaczony do przetranszowania samolotów po lotnisku, drugi do zbierania śniegu z bieżni betonowych, a na trzecim umieszczono reflektor do oświetlania pasów startowych.

Z pozostałymi eksponatami wrocławskiego salonu lotniczego zapoznamy Czytelników za tydzień.



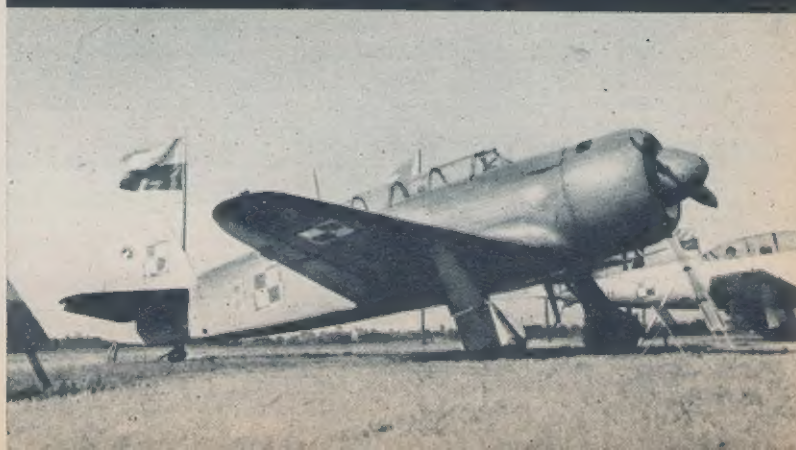
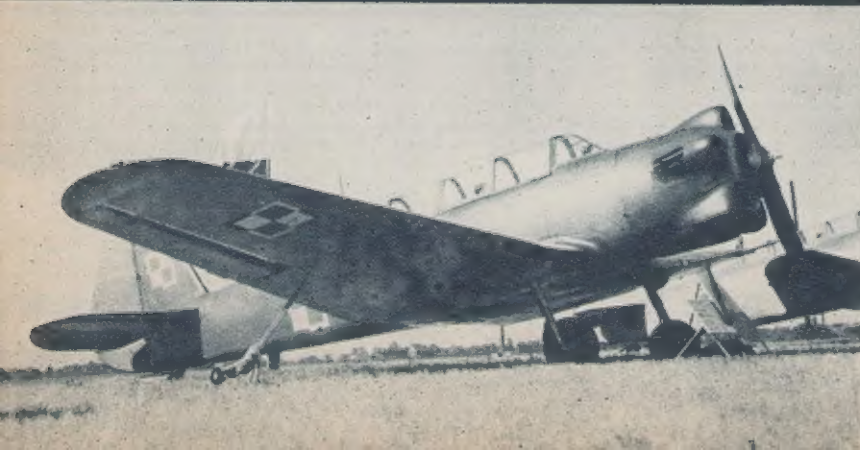
Śmigłowiec transportowy Mi-4. Prędkość — 185 km/h, pułap — 5 500 m, zasięg — 700 km.

Samolot treningowy Jak-11. Prędkość max. — 475 km/h.



Śmigłowiec uniwersalny SM-1. Prędkość max. — 200 km/h, pułap — 5 000 m, zasięg — 385 km.

Samolot szkolno-treningowy Jak-18. Prędkość max. — 257 km/h, pułap — 6 000 m, zasięg — 1 000 km.



W JÄMI FIŃSKIM LESZNIE

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

Korespondencja własna

SZYBOWNICTWO w Finlandii nie ma drogi ustanej różni. Pozbawione pomocy ze strony państwa, oparte wyłącznie na społecznej pracy członków aeroklubów i ich prywatnych pieniądzach, cierpiące na niedobór sprzętu wyczynowego, operujące w terenie gdzie o miejsce do lądowania przygodnego (bez rozbicia) bardzo, bardzo trudno — ma jednak rzeszę przysięgłych wyznawców. Rokrocznie wielu młodych Finów, nie bacząc na wysokie koszty z tym związane, pragnie się szkolić, aby następnie już na terenie swych aeroklubów uprawiać szybownictwo jako życiową pasję. Dla nich to Aeroklub Finlandii utrzymuje jedyną w kraju szkołę szybowcową w Jämsä, będącą jednocześnie centralnym ośrodkiem latania wyczynowego. Do tego „fińskiego Leszna” robimy wyprawę 8 sierpnia.

Opuściliśmy Lahti samochodem o 4-tej po południu. Przed nami dość daleka droga licząca około 230 km. Po drodze zatrzymujemy się w Hämeenlinna, gdzie oglądamy oryginalną kawiarnię nad jeziorem urządzoną wewnątrz... skasowanego samolotu pasażerskiego Douglasa DC-2. Do Jämsä przybywamy późnym wieczorem obserwując po drodze zjawisko możliwe do obejrzenia tylko w krajach północnych, mianowicie „zwołniony” zachód słońca.

W Jämi (tak w skrócie zwie się szkoła w Jämsä), jako że nazwa miejscowości daje się przełożyć jako Jezioro Jämi) czekają nas z kolacją i... sauna. Pamiętamy bowiem, że jest to sobota, a dzień ten w Finlandii od niepamiętnych czasów jest tradycyjnie związany z wizytą w łaźni.

Obecny okres nie jest najlepszym w życiu szkoły, istniejącej od ponad 20 lat. Cofnięcie (po wojnie) przez rząd Finlandii wszelkiej pomocy finansowej dla szybownictwa spowodowało ograniczenie przelotowości szkoły. Personel zmniejszono do minimum, zmalała ilość szybowców. Dziś szkoła jest w stanie szkolić turnusy nie przekraczające 30 osób.

Zabudowania szkoły składają się z budynku administracyjnego, w którym znajdują się pokoje mieszkalne i stołówka z bufetem, budynku kontroli ruchu, meteo i warsztatów oraz dwóch hangarów. Lotnisko, jak większość sportowych lotnisk Finlandii, porośnięta jest fioletoowymi wrzosami, które usunięte są tylko na pasie wzlotów. Pas długości około 1200 m jest bardzo krutki. Tumany pyłu wznoszą się przy każdym starcie. Otoczenie lotniska stanowi oczywiście las. Od północno-wschodniej strony biegnie wał wysokości około 30 metrów, zbyt niski jednak dla lotów żaglowych.

Sprzęt szkoły nie jest zbyt liczny. Obok dwóch samolotów holujących De Havilland DHC-1 „Chipmunk” składa się on z 7 szybowców: dwóch PIK-3c „Kajava”, dwóch „Olimpi” i po jednym „Bergfalke” (2-miejscowy), „Bocian” i „Weihe”.

Szkolenie podstawowe w szkole trwa 3 tygodnie. Za kurs kończący się uzyskaniem kat. „C” pilota szybowcowego uczeń opłaca 25 000 fińskich marek (78 dolarów). Podczas szkolenia wykonuje 25—27 lotów na szybowcu dwumiejscowym z instruktorem, następnie lata samodzielnie. Od pierwszego lotu stosowany jest start za samolotem, co wzbudziło nasze zdumienie, gdyż wydawało nam się, że przy stosowaniu wyciągarki można by obniżyć koszty szkolenia dość znacznie. Uwagi nasze skwitowane zostały stwierdzeniem, że wyszkoleni piloci i tak w aeroklubach będą latać wyłącznie za samolotem, a więc nie ma celu uczyć ich metody startu, która w aeroklubach jest mało popularna.

Do Jämi przyjechaliśmy z określonym celem — dokonać lotów zapoznawczych na szybowcu wyczynowym PIK-3c „Kajava”, będącym seryjną wersją szybowca, na którym startował w Lesznie popularny u nas Juhani Horma.

Przed rozpoczęciem lotów na „Kajavie” wysłuchujemy instrukcji na temat obowiązującej procedury lądowania (budowa kręgu od wysokości 200 m, zakaz esowania przed



Zabudowania szkoły w Jämsä. Z lewej budynek internatu i stołówki, w głębi budynek meteo i warsztat.



W pobliżu małego jeziora w Hämeenlinna skasowany DC-2 przebudowany jest na... kawiarnię.

przyziemieniem) i kolejno zajmujemy miejsca w kabinach obu „Kajav”, ja kremowej OH-YKV, kol Swiderski kremowo - czerwonej OH-YKW. Uderza mnie niezwykła surowość wykończenia kabiny (surowa sklejka) i niezbyt wygodne umieszczenie dźwigni hamulców i dźwigni wyważenia. Nie są to jednak elementy istotne dla lotu, daję więc znak, że jestem gotów. Przede mną „Chipmunk” napina 40-metrową linkę i gdy otacza mnie nieprzejrzysta chmura kurzu ruszam z miejsca. Kurz po chwili zostaje za mną i lece. Pogoda nie wróży długiego lotu. Nad Jämi tkwi „kożuch” altostratusa, cumulusy widoczne są daleko na południu. Bez większego zatem entuzjazmu pociągam gaikę zaczepu na wysokość 400 metrów, gdy wariometr bujać się trochę w górę i zaczynam — „żyć własnym życiem”. „Życie” ogranicza się do marnego +0,5 m/sek, dobre jednak i to. „Kajava” pięknie kręci, posłusznie przechodzi z jednego kierunku krążenia w drugi, pozwalając powoli windować się w górę. Wtem, że moja męczarnia obserwuje z dołu wiele par oczu, należących do ludzi, którzy o polskim szybownictwie mają wysokie zdanie. Nie wolno zatem spaść. Jednak spadam po niecałych 45 min lotu, bo jednak na samej opinii Polaka nawet w Jämi latać trudno. Dobrze, że Grzesio startujący po mnie nieco później potrafił „wisieć” na klipskich noszeniach blisko półtorej godziny.

Podczas smacznego obiadu (fińskim zwyczajem bez zupy) rozmawiamy o osiągnięciach wyczynowych szkoły. Nie jest ich w bieżącym roku zbyt wiele, niektóre jednak zasługują na uwagę. Oto lista najciekawszych wyczynów:

27.6.59 pil. Henry Sandin — przewyższenie 3 800 m, 27.6.59 pil. Liljammo Jalkanen — przewyższenie 4 300 m, 18.7.59 pil. Matti Viitanen — trójkąt 100 km (84 km/h), 22.7.59 pil. Matti Viitanen — trójkąt 200 km (80 km/h), 22.7.59 pil. Jorma Luomajärvi — przelot otwarty 330 km, 31.7.59 pil. Antero Närhi — trójkąt

300 km (56 km/h), 7.8.59 pil. Jorma Luomajärvi — przewyższenie 3 500 m.

Wspomnieć należy, że wszystkie wymienione przeloty po trasach trójkątnych są nowymi rekordami Finlandii.

Po obiedzie następuje formalność nieznaną u nas w Polsce: rozliczenie za loty. Nasi przyjaciele z Lahti z westchnieniem wyciągają portfele i płacą za nasze loty zapoznawcze wg następujących stawek: minuta holu 75 mk/min (0,24 dol/min), godzina lotu swobodnego 200 mk/h (0,63 dol/h). Na szczęście tym razem nie kosztowaliśmy naszych przyjaciół zbyt wiele. Dla nich pogoda była sprzyjająca.

Opuściwszy Lahti jedziemy do Tampere. Tym razem z określonym celem lotniczym — wiemy, że tego dnia na lotnisku tampereńskim odbywają się loty aeroklubu i żywimy cichą nadzieję, że może uda nam się przelecieć na dwumiejscowym PIK-12, jedynym egzemplarzu w całej Finlandii.

Udaje się. Przybywamy na lotnisko w Tampere akurat w momencie, gdy PIK-12 przygotowywany jest do pierwszego wzlotu za najdłuższą wyciągarką jaką widzieliśmy. Wyciągarka ta zbudowana jest ze starego samochodu ciężarowego, na którego platformie znajdują się dwa wielkie bębny linowe. Samochód - wyciągarka nieustannie oscyluje z jednego końca lotniska na drugi, spełniając na przemian rolę wyciągarki i ściągarki, przy czym w tej ostatniej roli pozostawia końce obu swych linek w rękach obsługi, a następnie rozwija linki z odhamowanych bębnow wzdłuż drogi startu. Jako wyciągarka, samochód zahamowuje kofa jezdne i kolejno nawija obie linki, holując szybowce. Następnie zwija zrzucone linki na bębny, jedzie na start i tak w kółko.

PIK-12, podobny trochę do „Czapli”, okazał się szybowcem zdecydowanie łatwym. Krótkie loty ślizgowe na nim dały nam obu dużo zadowolenia.



Autor artykułu szykuje się do lotu na „Kajavie”.



Skrzydła MŁODYCH

DRODZY CZYTELNICY!

Po otwarciu naszego „kącika fotograficznego” otrzymałem szereg pytań dotyczących fotografowania samolotów: czy wolno, a jak wolno to gdzie? itp. Wyjaśniam zatem wszystkim miłośnikom fotografii lotniczej co następuje: Zgodnie z zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 17.1.1957 (Monitor Polski Nr 6 — 26.1.1957 pozycja 38) dokonywanie zdjęć fotograficznych zastrzeżonych obiektów wymaga zezwolenia właściwych organów państwowych. Obiektami zaś zastrzeżonymi są: obiekty wojskowe, sprzęt wojenny i uzbrojenie, zakłady przemysłowe, naukowo-badawcze i biura projektowo-konstrukcyjne, urządzenia łączności oraz lotniska.

Jeśli chodzi o lotnictwo sportowe, to zgodnie z powyższym zarządzeniem wystarcza zezwolenie odpowiednich władz, w tym przypadku Aeroklubu PRL. Natomiast sprzęt wojskowy można fotografować tylko w przypadku jego publicznego wystawienia lub defilady. Zabudowań natomiast lotniskowych fotografować nie wolno. Również zdjęcia z powietrza można wykonywać po uprzednim uzyskaniu zezwolenia od władz państwowych.

A zatem pomyślnych zdjęć!

Redakcja „SM”

MÓJ MODEL TS-8 „BIES”



Mam 14 lat i buduję różne typy modeli szybowców i samolotów. Zrobiłem już „Bociana”, „Miga-15”, „Caravelle”, „R-28”, „R-14” i lotniskowice „Essex”. Najmniejszym jest TS-8 „Bies”, którego zdjęcie załączam.

Pragnę zaznaczyć, że moim celem jest zostać pilotem.

ROMAN BZDZIEL
Pulawy pow. Sandomierz

Mała encyklopedia lotnicza

RESURS. Resurs samolotu lub silnika jest to ustalona norma czasu pracy samolotu lub silnika od początku eksploatacji do chwili pierwszej naprawy oraz między kolejnymi naprawami. Normę tę określa się w wyniku przeprowadzonych długotrwałych prób. Na przykład, w przypadku badań samolotu, przeprowadza się na samolocie próby podwozia przez wykonanie kilkuset lądowań, wykonuje się akrobację powtarzając pewne określone figury po kilka-

set razy itp. W przypadku silnika lotniczego badania odbywają się na hamowniach, gdzie po pracy wynoszącej również ustaloną programami liczbę godzin na określonych wartościach obciążenia, przeprowadza się skrupulatnie przeglądy poszczególnych elementów silnika w celu sprawdzenia stopnia zużycia tych elementów. Jako równoznaczne określenie w języku polskim wskazane jest stosować pojęcie: okres międzynaprawy. (SM)

KĄCIK FILATELISTY



Zwiedzający Centralną Wystawę Lotniczą we Wrocławiu w dniach 13–30 września br. mieli możliwość wysłania korespondencji z okolicznościowym datownikiem. Obok reproduujemy oryginalny rysunek datownika pocztowego.

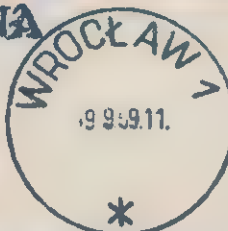
Nowoczesne samoloty odrzutowe są częstym tematem znaczków pocztowych propagujących coraz to nowe typy. Szczególnie Francja wydaje często znaczki, na których pokazuje swoje osiągnięcia w technice lotniczej. Tym razem reproduujemy (powyżej) samolot odrzutowy „Mystere IV”. Znacznik pochodzi z serii obejmującej łącznie cztery wartości. Drugi znaczek wydany w tym roku przedstawia samolot Morane Saulnier MS-700 „Paris”. Wartość nominalna 300 fr.

CENTRALNA
WYSTAWA

WROCLAW
1959



LOTNICZA — WROCLAW —
PILCZYCE



II Turniej Harcerskich Drużyn Lotniczych



Dh Basnat z Kolbuszowej daje wskazówki najmłodszemu entuzjastom lotnictwa z Torunia zwerbowanym „na poczekaniu”.



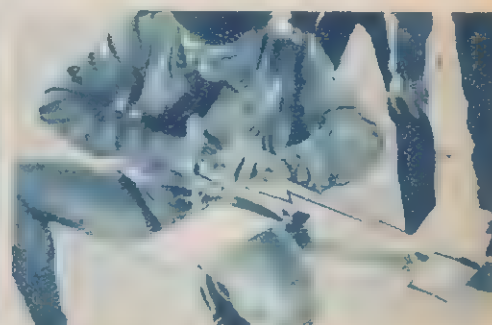
Litery „Lec” widoczne na latawcu to koniec napisu 12 LDH-Mielec.



Start „Bocianka” harcerza z Łąki k. Rzeszowa.



Gumówka harcerzy z Łąki. Pomaga instr. Płodzień.



Przed startem szkolnego modelu na uwięzi ekipy harcerzy z Mielca.

ZJECHALI się 22 września br. z różnych stron Polski i rozbili namioty na toruńskim lotnisku. Co ich przyciągnęło? Możliwość reprezentowania na 3-dniowym turnieju osiągnięć swych drużyn.

Pierwszą część turnieju — to popularyzacja lotnictwa. Wszystkie ekipy przygotowują materiały na kartonówki i „Zaczki” i wyprawiają się do miasta. Zadanie brzmi: zebrać grupkę młodzieży szkolnej, zainteresować lotnictwem, nauczyć budowania kartonówek i „Zaczeków”, następnie przeprowadzić kilka gier lotniczych i na zakończenie urządzić zawody.

W niedzielę 13 września — druga część turnieju — lotnicza gra terenowa. Zaczęło się od zaszyfrowanych listów, podających miejsce lądowania skoczka. Trzeba szukać w lesie. Nad polaną przelatuje CSS z aeroklubu. Od samolotu odrywa się ciemna sylwetka i rozkwita biały parasol. Ekipy podzielone na dwie grupy „złoty” i „niebieski” starają się prześcignąć w swą zreczność. Kto przejmie skoczka? Uda się to harcerzom z Łąki. Spadochron znajdują poznaniacy.

Trzecia część turnieju, zawody modelarskie, odbyły się następnego dnia. W kategorii modeli szkolnych szybowców I miejsce zajmuje dr Józef Treła z Mielca. W kategorii modeli szybowców A-1 zwyciężył dh Włodzisław Frysiecki z Poznania. Dh Kazimierz Guzek z Łąki k/Rzeszowa uzyskuje nagrodę w kategorii gumówek. Dh Janusz Szulc — zdobywa nagrodę w kategorii modeli na uwięzi.

Zespołowo: I miejsce zdobyła 12 DH im. Dyzwizjonu 303 z Mielca, II — zastęp lotniczy z Łąki k/Rzeszowa, III — 1 DH im. H. Dąbrowskiego z Poznania.

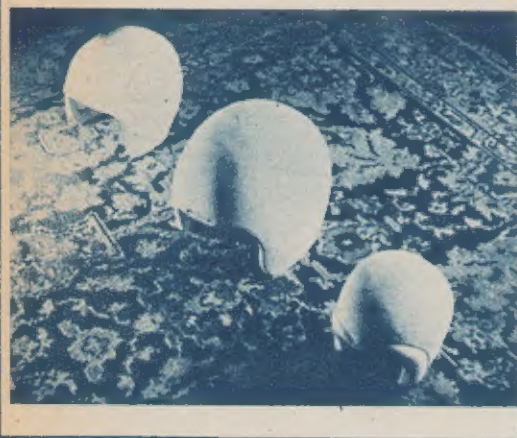
W początkach czerwca przyszłego roku drużyny lotnicze spotkają się na III Turnieju.

a. g.

Przyszłym spadachroniarzom...



„demonstrujemy prototyp helmu ochronnego, nad którym pracuje obecnie Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu. Helm jest, jak widać ze zdjęcia wyżej, bardzo fotogeniczny. Niżej — modele różnych typów hełmów. Foto: B. Koszewski



Korespondenci

Droga Redakcjo!

Od dłuższego już czasu chcę zbudować model samolotu zdalnie sterowanego. Ponieważ nie mam żadnego planu samolotu zdalnie sterowanego ani też schematu nadajnika i odbiornika, ośmieliłem się napisać do Was. Myślę, że nie spotka mnie zawód z waszej strony, lecz otrzymam plan modelu oraz schemat aparatury do zdalnego sterowania. Proszę mi napisać gdzie należy wpłacić kwotę pieniężną, aby móc otrzymać to wszystko o co proszę. Za wszystko z góry dziękuję.

Włodek z Łęczycy

● Chętnie spełniamy Waszą prośbę i informujemy, że wyczerpujące wiadomości o budowie urządzeń do sterowania modeli latających znajdziecie w książce J. Wojciechowskiego i Z. Korsaka pt. „Zdalne sterowanie modeli”. Wyd. WK. Cena 20 zł. Książkę tę można zamówić w Centralnej Księgarni Technicznej — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14, która prowadzi sprzedaż wysyłkową. Z zamówieniem musicie się pospieszyć, gdyż o ile nam wiadomo, na magazynie znajduje się już znikoma liczba egzemplarzy.

Jan Rutkowski — Aleksandrów, Leszek Rybski, Antoni Hobler i Roman Tupik — Nowy Sącz, Zbigniew Nowakowski — Jelenia Góra. Teoretyczny Kurs Szybowcowy, który był publikowany w „Skrzydlatej”, ukazał się obecnie nakładem APRL w wydaniu książkowym pt. „Nauka pilotażu szybowcowego”. Książkę w cenie 6,20 zł za egzemplarz można nabywać we wszystkich aeroklubach.

KARTKI z HISTORII

CHARLES KINGSFORD SMITH (1897—1935), pilot australijski

Kingsford Smith służył w czasie pierwszej wojny jako lotnik wojskowy. Po zakończeniu działań wojennych pracował jako pilot, a następnie szef pilotów w cywilnym lotnictwie komunikacyjnym, handlowym i pocztowym. Był to okres rozpoczęcia się wielkich lotów transkontynentalnych, które wytyczyły obecne szlaki powietrzne świata. W r. 1927 Kingsford Smith nabył samolot Bristol „Puma” i razem z Ulmem wykonał na nim lot dookoła Australii w ciągu 10 dni. Był to początek jego wspaniałych osiągnięć powietrznych. 31.V.1928 r. na samolocie „Whirlwind”, zaopatrzonym w silniki „Wright”, lotnicy wystartowali z Oakland (obok San Francisco w Ameryce Północnej) i po międzylądowaniu na wyspach Hawajskich i Fidżi osiągnęli Brisbane w Australii (12 000 km). W rok później ta sama załoga wykonała rekordowy przelot między Australią a Londynem. Dalsza trasa prowadziła przez Atlantyk do Stanów Zjednoczonych. Przybywszy szczęśliwie do San Francisco lotnicy zamknęli swój lot dookoła świata.

Słynny lotnik zaatakował w r. 1930 rekord Bertę Hinklera przelotu między Heston (Anglia) i Australią (17 000 km). Przelot tej trasy zajęł mu 9 dni i 31 godzin. W r. 1933 powtórzył ten przelot w 7 dni i 4 godziny. Kingsford Smith zginął w listopadzie 1935 z nawigatorem Pethybridge na pierwszym odcinku (Anglia — Singapur) następnego z kolei prze-

lotu do Australii. Po jego śmierci napisano: „Od szeregu lat przywykliśmy każdego roku oczekiwać nowych, wspaniałych lotów tego znakomitego pilota, którego celem w życiu ani na moment nie stały się jakieś korzyści osobiste, lecz zawsze była nim szczerze pojęta służba ludzkości”.

J. KĘDZ.



KĄCIK FOTOGRAFII LOTNICZEJ

Zdjęcie poniższe zatytułował TADEUSZ KACZMAREK „Jesień na szybowisku”. Co prawda szybowce są tu na dalszym planie, tym niemniej zdjęcie oddaje nastrój wczesnej jesieni, przy zamglonym krajobrazie. Nasza ocena 4+.



List otwarty modelarzy lotniczych



Aeroklub PRL zorganizował w lecie obóz dla modelarzy wyczynowców specjalizujących się w budowie modeli na uwięzi, za co bardzo dziękują uczestnicy. Pomimo że był to pierwszy obóz w historii modelarstwa na uwięzi, uważamy go za bardzo udany, do czego przyczynił się waleń organizator. Jednak po kilkunastu dniach pracy doszliśmy do przekonania, że w modelarstwie na uwięzi nic więcej nie „zwojujemy”, gdyż

sprzęt, którym dysponujemy, wykorzystaliśmy do maksimum. Dalsze kombinacje nie dadzą wyników na poziomie międzynarodowym, a wprost przeciwnie, doprowadzą do rozczarowań.

Uważamy, że w tej dziedzinie jesteśmy traktowani po macoszemu. Brak linek stalowych, nie mówiąc już o najważniejszym jak silniki, składniki palniwa, świece żarowe itp., uniemożliwiają uzyskanie lepszych wyników. Trzy sil-

niki „Super Tiger”, którymi dysponował APRL parę lat temu, wystarczyły na poznanie tego nowego napędu nielicznej grupie modelarzy „szczęśliwców”. Co dalej robić? Uważamy, że trzeba koniecznie sprowadzić brakujący sprzęt, konieczny do uzyskania przyzwoitych wyników. Wysuwając swoje postulaty domagamy się, aby władze modelarskie poczyniły odpowiednie starania w tym kierunku. Uczestnicy obozu

List otwarty, który publikujemy zaniepokoił nas. Czy naprawdę tak mało troski przejawia Aeroklub PRL, iż zostały z góry przekreślone możliwości wyczynowe lotów modeli na uwięzi?

Uczestnicy obozu narzekają na brak linek, silników i jak widać z listu właściwie to chyba nie mają, bo piszą i o paliwie, o świecach żarowych itp...

tym 3 szt. Super-Tiger, 8 — OS. Max 1 i — Torpedo. Otrzymali je oczywiście najlepsi specjaliści, a między innymi podpisani pod listem otwartym Ciemożko, Rosiński, Klesewetter, Ratyński, Bazylicz, Kozłowski i kilku innych. Jak wyżej wymienieni eksploatują te najwyższej jakości silniki — o tym brak niestety narażenie danych. Wydaje się, iż biadolenie kolegów z obozu szczecińskiego nie ma w pełni pokrycia.

Można przy okazji dodać, iż w silniki modelarskie do wszystkich innych celów modelarstwa zostali zaopatrzeni dobrze. W roku 1958 rozproszono APRL 1 200 silników różnej pojemności, a obecnie zamówiono 1 000 sztuk o pojemności 1,5 cm³.

Streszczając, uważamy, iż władze naszego małego lotnictwa zbyt łatwo i niewiele obdarowują różnymi akcesoriami poszczególnych modelarzy. Kto wie, na przykład, co się stało ze wspaniałymi silnikami lat inżynierów (McCoy — Dooling i innymi), co się dzieje z aparaturą radiową przydzieloną Poznaniowi i Lublinowi? Gdzie podziwiają się przydzielone kilogramy balisy i gumy?

Sądymy, iż zwrócenie baczniejszej uwagi przez Wydział Modelarski APRL na ilość przydzielanych akcesoriów i uwzględnienie nie tylko zaawansowania, ale i odpowiedzialności społecznej zawodnika, polepszy tu radykalnie sytuację.

Z podobnymi kłopotami na pewno każdy się spotyka, ale trzeba przyznać obiektywnie, że trudności powoli znikają. Pamiętajmy, że w roku 1958 rozproszono APRL 1 200 silników różnej pojemności, a obecnie zamówiono 1 000 sztuk o pojemności 1,5 cm³.

Sytuacja z wyczynowymi modelami na uwięzi przedstawia się nieco gorzej, gdyż istotnie brak wielkich ilości super silników i wszelkich akcesoriów, ale zgadzamy się, że i w sporcie motorowym nie wszyscy dysponują motocyklami wyczynowymi!

Aeroklub PRL, jak się informowaliśmy u źródła, wcale nie traktuje po macoszemu tej dziedziny małego lotnictwa, ale nie może wydatkować wyłącznie powyższych sum na zakup kosztownych silników za granicą. Poinformowano nas, że jeden silnik, na przykład Super-Tiger, kosztuje 2 tys. złotych, 1 kg nitrometanu 900 zł, a koszt 1 lotu wyczynowego modelu na uwięzi wynosi 40—50 zł(!)

Dla celów porównawczych sporządzono w roku ubiegłym szereg wyczynowych silników. W

BIBLIOTECZKA MŁODEGO LOTNIKA



— „Chcesz nauczyć się latać na samolocie? Pragniesz latać pewnie i bezpiecznie, stać się szybko dobrym pilotem, o którym mówi się, że lata z głową i sercem? Pragnę Ci w tym wszystkim pomóc, tym bardziej, że latając od czterech wieków — w tym sporo lat jako instruktor — miałem okazję zebrać pewne doświadczenia, które chciałbym Tobie, kolego przekazać, abyś łatwiej doszedł do zamierzonego celu”.

Tak pięknie pisze Zbigniew Kwiczala we wstępie do swej książki „Uczymy się pilotażu samolotu sportowego”, wydanej przez Aeroklub PRL. Książka ta, to idealny przewodnik dla wszystkich, którzy zamierzają wkrótce latać. Wyjaśnia przystępnie zawłoki: techniki pilotażu, pracy śmigła, akrobacji, startu i lądowania. Praca ilustrowana jest licznymi rysunkami uzupełniającymi tekst. Czytelnikom naszym możemy powiedzieć tylko jedno: jak najszybciej zaopatrzyć się w tę książkę w najbliższym aeroklubie lub Wydziale Propagandy APRL — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55, gdyż w księgarniach nie będzie ona dostępna. Cena 13 zł.

Pierwsze pole do latania

Prawie u wrót Paryża, na równinie, która rozciąga się między Javisy a Savigny, towarzystwo popierania żeglugi powietrznej założyło pierwszy w świecie „aerodrom”. To pole do latania, nazwane Port-Aviation, jest nieco większe niż hippodrom w Longchamps. Tor kształtu elipsy ma 3 km obwodu, a trybuny mogą pomieścić do 7 000 osób. Naokoło umieszczono szereg budynków potrzebnych do żeglugi powietrznej i do zaspokojenia wymagań sportowców, a więc szopy dla aeroplanów, warsztaty reperacyjne, restaurację, pocztę i telegraf, wieżę z przyrządami do mierzenia szybkości i ustalania kierunku wiatrów.

Tygodnik Ilustrowany 4/1909 r.

JEDNYM z bardziej znanych węgierskich samolotów sportowych jest dwumiejscowy dolnopłat „Pajtas” używany do szkolenia, treningu w akrobacji i przelotów. Samolot odznacza się dużą zwrotnością i sterownością. Ostatnio zbudowano jednomiejscową wersję tego samolotu, przeznaczoną specjalnie do pełnej akrobacji.

„Pajtas” jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej.

Plat trójdzielny o obrysie trapezowym. Część środkowa — metalowa, związana na stałe z kadłubem. Odejmowane części skrajne są drewniane, z pokryciem sklejkowo-płóciennym. Klapy typu „krokodyl”, konstrukcji metalowej.

Kadłub z rur stalowych, spawanych, oprofilowany listewkami drewnianymi i kryty płótnem. Nad płatem kabina pilota z odsuwaną do tyłu osłoną z plexi. W wersji dwumiejscowej za tą kabiną znajdowała się jeszcze jedna, również wyposażona w sterownice.

Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym i konstrukcji drewnianej.

Podwozie klasyczne, stałe. Koła główne osadzone na wolnonośnych amortyzowanych oprofilowanych goleniach.

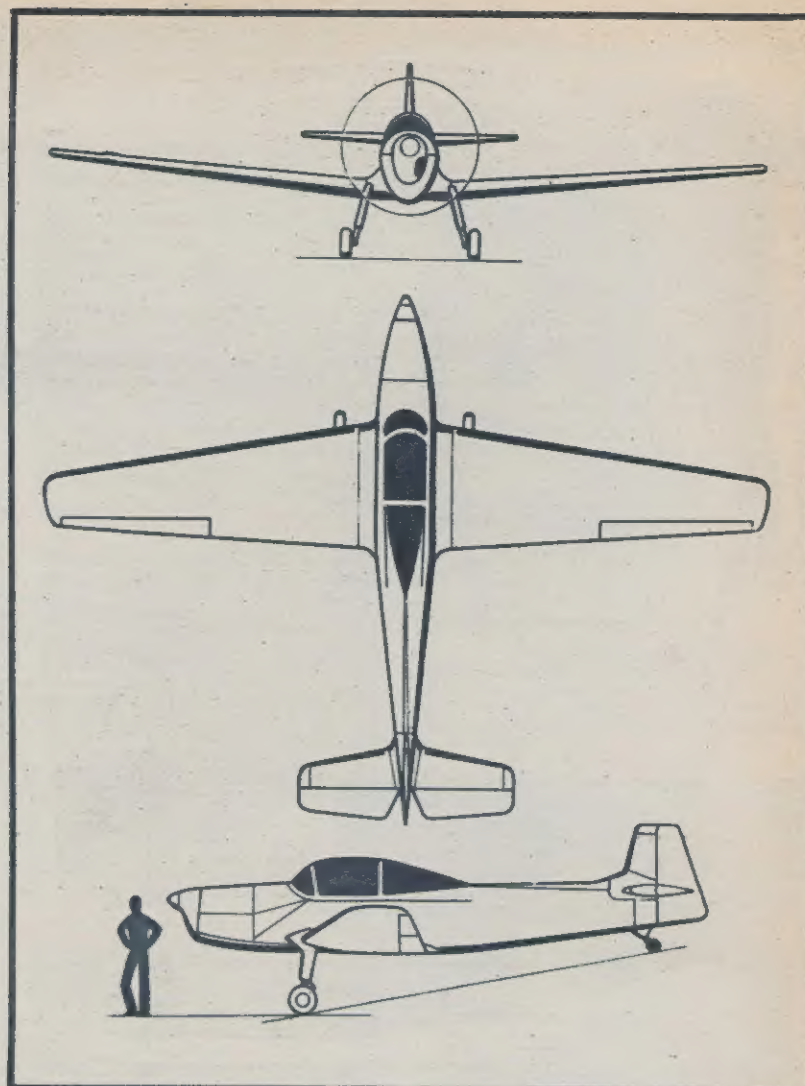
Silnik rzędowy Walter „Minor-4-III” (produkcyj czzechosłowackiej) o mocy 110 KM. Smigło drewniane, dwułopatowe, stałe. (JS)



DANE TECHNICZNE

(wersja dwumiejscowa)

Wymiary:		Ciężary:	
Rozpiętość	— 10,6 m	Ciężar własny	— 520 kG
Długość	— 7,95 m	Ciężar w locie	— 800 kG
Wysokość	— 2,10 m	Osiągi:	
Powierzchnia skrzydeł	— 13,5 m²	Prędkość max.	— 200 km/h
		Prędkość lądowania	— 80 km/h
		Prędkość wznosząca	— 2,85 m/sek



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

DOUGLAS DC-9 ● USA

ZACHEŃCONA sukcesem francuskiego odrzutowca „Caravelle” wytwórnia amerykańska Douglas postanowiła zbudować samolot komunikacyjny tej samej klasy (50–60 ton), a więc znacznie mniejszy niż budowany obecnie DC-8. Samolot wejdzie na linie nie wcześniej niż w 1963 r. będzie więc w stosunku do „Caravelle” spóźniony o kilka lat. Będzie on jednak miał większą moc, a za tym i lepsze osiągi. Przy budowie DC-9 wykorzystuje się doświadczenia zdobyte na latającym już DC-8. Zewnętrznie nowy samolot bardzo przypomina „starszego brata”.

DC-9 jest czterosilnikowym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła o skosie 34° na krawędzi natarcia posiadają dość wyraźny wznios. Są one wyposażone w skrzela na krawędzi natarcia i dwuszczelinowe klapy. Lotki dzielone.

Kadłub o przekroju eliptycznym, zbliżonym do koła, jest wykorzystany na całej niemal długości. Pod kabiną pasażerską długości 21,6 m, w której mieści się 68 lub 92 — miejsc pasażerskich (zależnie od klasy), urządzona jest obszerna ładownia. Kabina załogi mieści 5 osób.

Usterzenie skośne, takie same jak w DC-8. Podwozie trzyczopowe. Główne zespoły dwukółowe wciągane są w locie w dolną część kadłuba w obrębie skrzydeł.

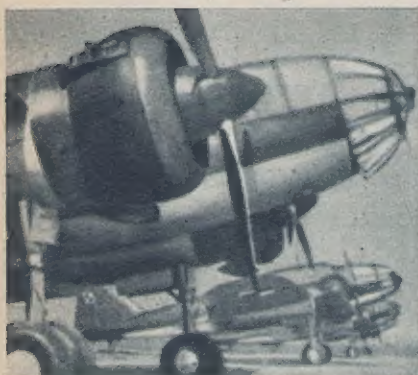
Cztery silniki w osobnych gondolach zawieszonych są pod skrzydłami na krótkich wspornikach. Są to silniki turbodrzutowe o podwójnym przepływie typu Pratt-Whitney JTF-10A-1 o ciągu startowym 3 740 kG. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Ciężar dopuszczalny do lądowania	
Rozpiętość	— 28,65 m	Max. obciążenie powierzchni	— 44 230 kG
Długość	— 31,40 m		— 457 kG/m²
Wysokość	— 10,36 m	Osiągi:	
Powierzchnia nośna	— 119,37 m²	Prędkość przelot.	— 939 km/h
Wydluzenie	— 6,9	Prędkość ekonomicz.	— 850 km/h
Ciężary:		Wysokość lotu szybkiego	— 7 600 m
Ciężar własny	— 30 000 kG	Wysokość lotu normalna	— 10 600 m
Ciężar handlowy	— 9 232 kG	Długość startu	— 1 813 m
Ciężar całkowity (start.)	— 34 430 kG	Długość lądowania	— 1 463 m
		Zasięg	— 4 000 km

(Prawo przedruku zastrzeżone)



SAMOŁOT BOMBOWY PZL-37 „ŁOŚ”

Samoloty PZL-37 „Łoś” wersji A z podwoziem o bliźniaczych kołach.

SREDNI samolot bombowy „Łoś” konstrukcji inż. Jerzego Dąbrowskiego zbudowany został w 1936 r. w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie. Była to jedna z najbardziej udanych konstrukcji, przewyższająca swymi osiągnięciami maszyny zagraniczne tej klasy. Po raz pierwszy samolot ten demonstrowany był na wystawie lotniczej w Belgradzie w 1937 r., a następnie w 1938 r. na XVI Salonie Lotniczym w Paryżu, gdzie budził zrozumiałe zainteresowanie. Pierwszy prototyp „Łośa” (oznaczenie fabryczne PZL-37 (I)) posiadał pojedyncze usterzenie pionowe, które też pozostało w seryjnej wersji A. Prototyp posiadał również podwozie z pojedynczymi kołami, wciągane do tyłu w gondole silnikowe, przy czym koła częściowo wystawały na zewnątrz. Drugi prototyp PZL-37 (II), będący podstawą do pierwszej serii PZL-37 A, zaopatrzony został również w pojedyncze usterzenie, ale posiadał już podwozie dwukółowe, stosowane we wszystkich wersjach seryjnych.

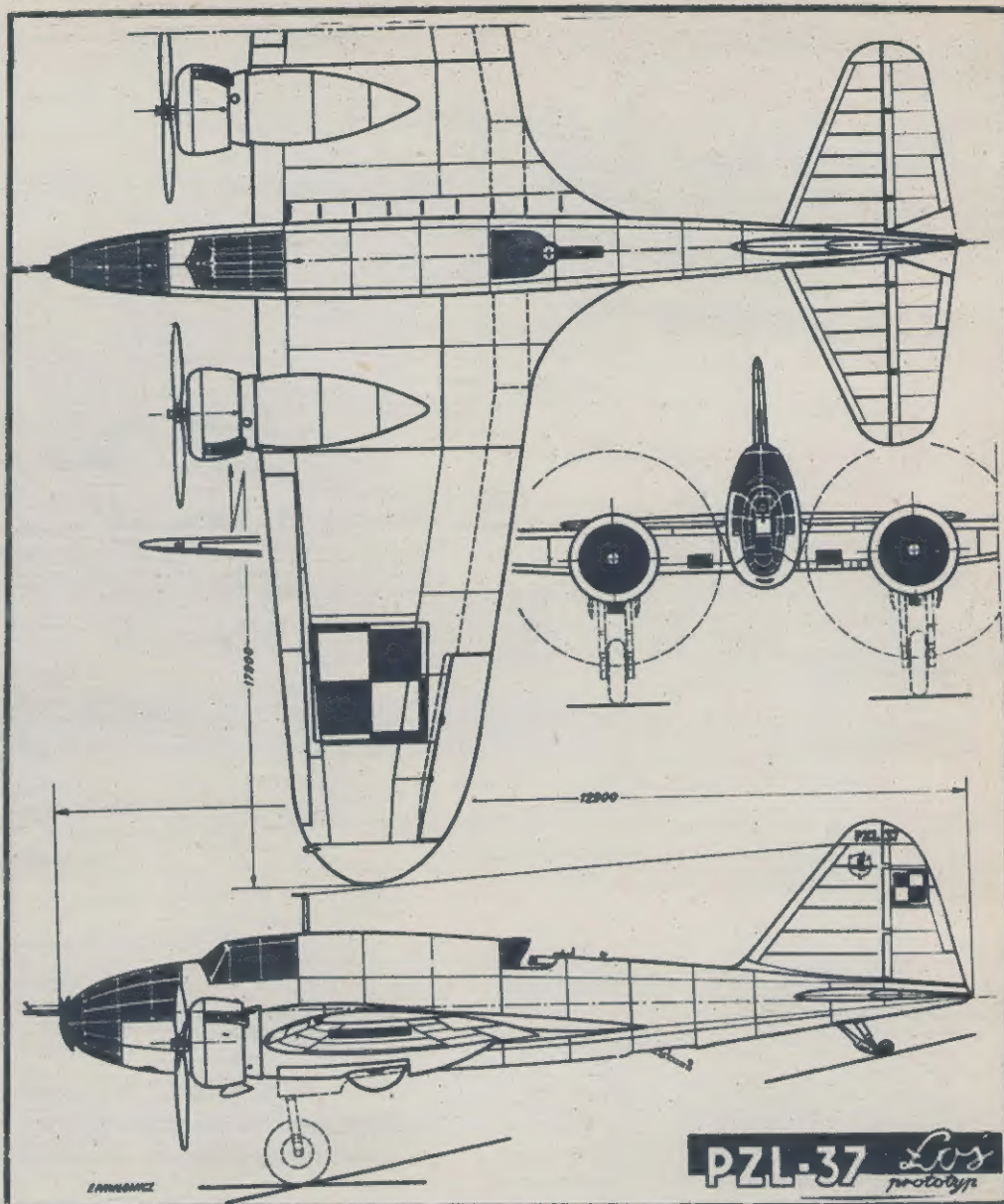
Podwozie dwukółowe konstrukcji P. Kubickiego (Patent nr 29090 z dnia 5.VII.1937 roku) uważali za doskonałe wszyscy eksperci zagraniczni.

gdyż koła bliźniacze były niezależnie zawieszane przy goleni i pracowały jednakowo bez względu na nierówność terenu. Podwozie to było już wciągane całkowicie w gondole silnikowe i zaopatrzone w koła o mniejszej średnicy.

Pierwsza seria wersji A zbudowana została już w ilości 30 egzemplarzy jednak część z nich zaopatrzona została już w nowe podwozie usterzenie pionowe, co znacznie zwiększało pole ostrzału dla górnego stanowiska strzeleckiego. Wersja A używana była przede wszystkim dla celów szkoleniowych jako dwuster. Zasadniczą różnicą między wersją „Łośa” A i B polegała na zastosowaniu innych silników, o układzie gwiazdowym. W samolocie tym mogły być stosowane silniki o mocy do 1200 KM każdy. Wersja PZL-37 A zaopatrzona była w silniki Bristol „Pegasus-XII” o mocy 873 KM, natomiast wersja B w silniki Bristol „Pegasus-XX” o mocy 918 KM. Wersje przeznaczone na eksport, oznaczone C i D, posiadały silniki gwiazdowe Rhone-Gnome 04 NOI o mocy 970 KM. Poniżej podane jest zestawienie osiągnięć trzech wersji z wymienionymi powyżej silnikami:

	PZL-37 A „Pegasus-XII” 2 x 873 KM	PZL-37 B „Pegasus-XX” 2 x 918 KM	PZL-37 C i D GR-14 NOI 2 x 970 KM
Prędkość max. przy ziemi	360 km/h	390 km/h	400 km/h
Prędkość lądowania	110 km/h	120 km/h	120 km/h
Pułap praktyczny z ładunkiem bomb 2 580 kG	5 000 m	6 000 m	7 000 m
Pułap bez ład. bomb	8 500 m	9 250 m	10 500 m
Zasięg z pełnym ładunkiem bomb (2 580 kG)	1 400 km	1 500 km	1 500 km
Zasięg z dodatkowymi zbiornikami (300 kG)	2 400 km	2 600 km	2 700 km

Pierwszy prototyp samolotu PZL-37 z pojedynczym usterzeniem pionowym i pojedynczymi kołami podwozia.
Foto ze zbiorów autora



Prędkość maksymalna wersji C i D na wysokości 4 000 m wynosiła 460 km/h, natomiast wersji A — 410 km/h. Rozbieg przy starcie (z pełnym obciążeniem) — 285 m, dobieg przy lądowaniu — 340 m (wersja A).

W chwili wybuchu wojny wyprodukowano około 100 samolotów PZL-37 „Łoś”. W

Brygadzie Bombowej Lotnictwa Dyspozycyjnego w 1939 r. znajdowało się 36 „Łośi”. Dywizjon XV/1, Eskadra 211 i 312 posiadały po 8 samolotów. Dywizjon XV/1, Eskadra 218 i 217 również tę samą ilość. III Dywizjon Szkolny liczył ponad 30 „Łośi” szkolnych, nieuzbrojonych, przeważnie wersji A. Kilka nieuzbrojonych „Łośi” dołączono do eskadr w trak-

cie wojny. 17 września prze-transportowano na południe 46 samolotów tego typu, które zostały użyte przez faszystowską Rumunię w latach 1941/42 przeciw Związkowi Radzieckiemu. Dokładny opis samolotu „Łoś” w wersji B zostanie podany w jednym z następnych odcinków cyklu.

FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE PROTOTYPU:

Rozpiętość	—	17,90 m
Długość	—	12,90 m
Wysokość	—	5,08 m
Powierzchnia nośna	—	53,50 m²
Ciężar własny	—	4 225 kG
Ciężar w locie	—	8 500 kG

Osiągi w locie były bardzo zbliżone do wersji seryjnych. Prototyp został oblatany w

1937 r. i w tymże roku została rozpoczęta produkcja seryjna.



„SKRZYDLATA POLSKA” Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

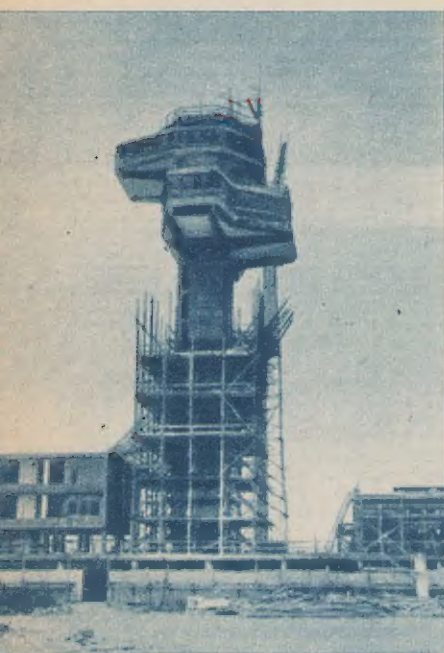
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięczna — 8 zł; kwartalna — 24 zł; półroczna — 48 zł; roczna — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa” w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 1.X.1959 R.

Zam. 5561/C W-16



RAKIETA PO ŚWIECIE

PRZED OLIMPIADĄ



W obliczu zbliżającej się Olimpiady w Rzymie i spodziewanego w związku z tym zwiększenia ruchu samolotów komunikacyjnych, Włosi w szybkim tempie wykańczają nowy port lotniczy Rzymu — Fiumicino, u ujścia rzeki Tyber. Na zdjęciu: Ostatnia faza budowy wielkiej wieży kontroli ruchu w porcie Fiumicino.



BRAWO ROMANIUK!

2 września br. sławny akoczek spadochronowy Bohater Związku Radzieckiego płk W. G. Romaniuk wykonał ze śmigłowca Mi-4 jako jedyny człowiek na świecie trzysięczny skok ze spadochronem. Pierwszy skok Romaniuk wykonał w 1934 roku z samolotu bombowego TB-3. Obecnie Romaniuk pełni funkcję „oblatywacza” spadochronów. Na zdjęciu: płk Romaniuk przy śmigłowcu Mi-4 po wykonaniu trzysięcznego skoku.

PO SZESNASTU LATACH



W roku 1946 zaginął w czasie lotu nad Saharą amerykański bombowiec B-24. Po szesnastu latach znaleziono go wśród piasków pustyni. Jeszcze jedna z tragedii ostatniej wojny odbyła się na nowo.

W SZYKU „GROT STRZAŁY”



Anglicy nie tylko piją gin i jedzą na sałatkę smalek, ale również nieźle latają. Ilustracją tego może być niniejsze zdjęcie z pokazów w Farnborough, przedstawiające 14-ty myśliwców odrzutowych „Hunter-6” w szyku „grot strzały”. Poniżej, również „w strzałę”, usiedli piloci „Hunterów”.

64 DNI W POWIETRZU

64 dni 22 godziny 19 minut i 5 sekund przebywali w powietrzu dwaj Amerykanie — Robert Timm i John Cooch na swym C-172, nazwanym „Hacienda Hotel”. Zużyli oni 41 000 litrów paliwa i pobili rekord świata. Nazwa samolotu pochodzi od nazwy hotelu, który obaj Amerykanie sprzedali za 100 000 dolarów, aby kupić samolot i pobić rekord. Na zdjęciu: Zaopatrywanie samolotu w paliwo z samochodu.



Amerykańskie skautki w Europie

Dziewięć amerykańskich skautek, pod opieką „drużynowej” i „przybocznej”, przyleciało do Europy na wycieczkę. Na zdjęciu widzimy je po wyjściu z samolotu „SABENY” na lotnisku w Brukseli.

